

# CONCLUSIONS

de la consultation du public du 30 mars au 30 juin 2026

Relative à

**La demande d'autorisation environnementale**

**déposée par la société Elyse SPV6 pour le projet « NeoCarb Log » situé sur le Territoire  
de la commune de Fos-sur-Mer**



Le 20 juillet 2026.

Gabriel NICOLAS  
Commissaire enquêteur

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'G' followed by 'S.' and a horizontal line.

## SOMMAIRE

Le présent document de 12 pages est joint au rapport de l'enquête n° E25000115 /13

### **I – Généralités**

- 11- Objet de l'enquête
- 12- Désignation du commissaire enquêteur – Avis de consultation
- 13- Les mesures de publicité
- 14- Le projet
- 15- Impacts sur l'environnement
- 16- La stratégie française
- 17- Les dossiers présentés à la consultation
- 18- Les attendus de la consultation
- 19- Déroulé de la consultation – Fin de la consultation

### **II - Les contributions**

- 21- Personnes publiques
- 22- Mémoires en réponse du MO
- 23- Public et associations
- 24- Collectivités
- 25- Le mémoire en réponse au PV d'enquête

### **III – Les conclusions**

## **I – Généralités**

### **11- Objet de l'enquête**

Cette consultation publique a pour objet la demande d'autorisation environnementale déposée par la société de projet Elyse SPV 6 pour le projet « NeoCarb Log » situé sur le territoire de la commune de Fos-sur-Mer.

### **12- Désignation du commissaire enquêteur – Avis de consultation**

Le président du tribunal administratif de Marseille a désigné le 17 décembre 2025, M. Gabriel NICOLAS comme commissaire enquêteur pour mener la consultation publique n° E250000115/13.

Le 26 février 2026, la mission initiale a été étendue à la demande permis de construire déposé par la société Elyse Energy SPV6.

Le 9 mars 2026, conformément à l'article L.180-10-1 du code de l'environnement, l'avis préfectoral de consultation publique du 30 mars au 30 juin 2026 inclus, a été signé par le préfet.

### **13- Les mesures de publicité**

Les mesures réglementaires ont été effectuées, complétées par un envoi par le porteur de projet de l'avis de consultation et une invitation aux réunions publiques, aux organismes et associations ayant participé à la concertation encadrée par la commission nationale du débat public.

### **14- Le projet**

Le projet NeoCarb consiste en une plateforme industrialo-portuaire de production de molécules bas-carbone pour décarboner les transports maritime et aérien ainsi que l'industrie, des secteurs très émetteurs en gaz à effet de serre. Le projet a été scindé en deux phases : la phase d'installation des infrastructures du projet dénommée « NeoCarb Log » qui constitue l'amont préalable à la production, la phase de production dénommée « NeoCarb Prod ». Le projet se développe à Fos-sur-Mer au sein d'un territoire déjà très industrialisé, où sont présents des sites chimiques, sidérurgiques, portuaires et énergétiques majeurs. Il répond à un double enjeu : participer à la décarbonation des transports maritime et aérien, et contribuer à une stratégie nationale de souveraineté industrielle et énergétique.

### **15- Impacts sur l'environnement**

Selon le dossier mis à la consultation, le projet NeoCarb est un projet qui s'inscrit dans une démarche de développement durable en participant à la décarbonation des transports et industrielle. L'étude environnementale fournie et l'étude de dangers ont permis d'identifier et d'analyser les impacts potentiels du projet sur l'environnement et la sécurité. En s'adaptant aux contraintes techniques du projet, des mesures d'atténuation, de compensation et de prévention ont été prévues pour limiter ces impacts.

L'ensemble des plans et documents analysés fournissent une vision globale du projet. Ils mettent en évidence la volonté du maître d'ouvrage de se conformer à la réglementation et aux normes, de développer un projet conscient des nuisances causées mais respectueux de l'environnement et de

la nécessité de minimiser les impacts sur la population, et en particulier sur la circulation. En appliquant la séquence ERC, les destructions de zones humides et de biodiversité ont été compensées, sans toutefois satisfaire les oppositions. Les compléments d'études et améliorations apportées en cours de consultations, faisant suite aux remarques et propositions des personnes publiques, des associations ou du public, constituent des éléments importants pour la prise de décision éventuellement assortie de modifications ou évolutions, et de la mise en place de mesures de gestion appropriées.

L'avis des services instructeurs et autres entités, de la MRAe, de la DDTM, de l'ARS et du CNPN, et ont fait l'objet de mémoires en réponse conséquents, argumentés, donnant des éléments jugés satisfaisants, à chacun des points soulevés ou des questions posées. Le porteur de projet reconnaît la nécessité de faire évoluer son dossier selon les points évoqués tout en défendant un projet techniquement maîtrisé, réglementairement encadré et industriellement pertinent.

La compensation est le principal point de faiblesse du dossier NeoCarb Log car les sites compensatoires sont jugés comme offrant un faible potentiel en gain écologique et plusieurs parcelles compensatoires recouvrent des compensations a priori déjà utilisées pour d'autres projets, ce qui est contraire au principe d'additionnalité.

Cependant le porteur de projet réfute l'idée, tout en étant solidaire, d'avoir à intégrer une dimension régionale qui le dépasse, dans son propre dossier. Il craint une décision jugée injuste et inéquitable qui prendrait davantage en compte cet aspect régional et cumulatif que son propre dossier.

Attentif aux remarques et propositions, le porteur de projet a fait des modifications, lancé des études, pris des engagements et fait évoluer son dossier, mais des craintes et oppositions subsistent. Ce projet est un projet complexe et global qui prend en compte les enjeux environnementaux et de sécurité. Les trois mémoires en réponse aux avis des personnes publiques permettent de comprendre les choix techniques et les mesures mises en place pour répondre aux différentes réglementations et minimiser les impacts du projet. La concertation continue et les évolutions vont se poursuivre jusqu'à la prochaine consultation publique pour la phase production.

#### 16- La stratégie française

La stratégie française de décarbonation prévoit la neutralité carbone d'ici 2050. Elle combine réduction des émissions de gaz à effet de serre, amélioration de l'efficacité énergétique, électrification des usages, et développement des énergies bas-carbone. L'état fixe des plafonds d'émissions sur des périodes de cinq ans, répartis entre les différents secteurs économiques, sachant que le transport représente le premier poste d'émissions en France. Les mesures comprennent notamment l'utilisation de carburants durables pour l'aviation et le maritime, l'utilisation de l'hydrogène bas-carbone, la capture et le stockage du CO<sub>2</sub> pour certains procédés difficiles à décarboner.

Dans cet optique, le président de la République a apporté en mai 2026 son soutien appuyé au projet de ligne THT de 400 000V car la décarbonation qui passe par l'électrolyse, est énergivore en électricité. A noter que la France conserve une spécificité avec une production d'électricité déjà largement décarbonée grâce au nucléaire et à l'hydraulique. La France investit donc pour la décarbonation qui mobilise plusieurs dispositifs dont le plan France 2030 pour soutenir l'innovation industrielle, et le soutien aux filières hydrogène, batteries et décarbonation industrielle.

Dans ce contexte, l'acceptabilité sociale des changements (coût des équipements, évolution des mobilités, implantation des énergies renouvelables) est un facteur déterminant. Le Haut Conseil pour le climat souligne régulièrement que la France doit accélérer la mise en œuvre des politiques existantes pour respecter ses propres objectifs.

Les prochaines années seront décisives pour tenir les budgets carbone et rester sur une trajectoire compatible avec l'engagement d'une neutralité climatique en 2050.

#### 17- Les dossiers présentés à la consultation

Les 2 dossiers (DDAE et PC) présentés à la consultation étaient volumineux : plus de 5500 pages et 45 plans A2.

En sus, en cours de consultation, des ajouts importants ont été faits : le bilan de la concertation préalable, les 1000 pages du VNEI oubliées, les avis des PPA, les pièces jointes aux contributions, les 800 pages pour les 3 mémoires en réponse aux PPA, le mémoire du MO en réponse au PV de synthèse des observations.

Ces dossiers jugés complets et réguliers ont été présentés à la consultation, sans « nettoyage » préalable compte tenu du choix de scinder le projet en 2 phases, dont uniquement la première, la logistique, faisait l'objet de la présente consultation. Il est donc apparu complexe, parfois redondant et comportant de nombreuses pièces inutiles.

Le choix de ne pas relier les pièces des versions papier, des exemplaires déposés et à la disposition du public dans les mairies de Fos sur Mer, Arles et Port Saint Louis, est à bannir. Il était quasiment impossible à un public non averti de s'informer par ce moyen, et au personnel de la mairie de contrôler son intégrité à l'issue d'une éventuelle consultation très difficile des documents. Personne n'a utilisé ce moyen d'information, pas plus que les registres papier mis à disposition.

La très forte mobilisation sur le registre numérique avec 6500 visiteurs différents et le nombre important de téléchargements de pièces effectués (5500) peut être interprété par une réduction de la fracture numérique, du moins pour le public s'intéressant aux enquêtes publiques.

#### 18- Les attendus de la consultation

La présente enquête publique n'avait pas pour but de débattre d'un choix de société, de la nécessité des transports actuels et de leurs évolutions à venir, du choix de remplacer les carburants issus des énergies fossiles par d'autres carburants pour continuer « comme avant ». Elle ne tranche pas non plus entre des priorités telles que l'économie, l'environnement, ou la qualité de vie.

Cette enquête publique, outil de démocratie participative, avait pour objectif exclusif de vérifier le respect des procédures, d'assurer la transparence et de recueillir les observations du public. Le dossier soumis à l'enquête était consultable en mairies, sur le registre dématérialisé et sur le site de la préfecture, permettant à chacun de s'informer et d'exprimer son avis via divers moyens (registres papier ou dématérialisé, courriels, courriers, entretiens avec le commissaire enquêteur).

À l'issue de l'enquête, le commissaire enquêteur rédige un rapport fondé sur les éléments de procédure et les normes en vigueur, en veillant à être compréhensible du public. Il y synthétise et analyse les avis des personnes publiques et toutes les contributions recueillies ainsi que les réponses éventuelles du maître d'ouvrage, et évalue les effets du projet, notamment sous l'angle des nuisances environnementales et des impacts pour la population. Il rédige à part ses conclusions.

Ces 2 documents distincts sont ensuite transmis au préfet, autorité décisionnaire pour la demande d'autorisation environnementale. Le document des conclusions est autoportant tout en permettant de trouver si besoin des informations plus complètes dans le rapport et des compléments éventuels dans la partie jointe des annexes.

## 19- Déroulé de la consultation – Fin de la consultation

- L'enquête s'est déroulée du 30 mars au 30 juin 2026, conformément à l'arrêté préfectoral du 9 mars 2026. Aucun incident n'a été constaté directement ou n'a été rapporté au commissaire enquêteur.
- Le registre dématérialisé n° 7174 du prestataire Préambules, a reçu au moins **6452 visites** (un visiteur n'est comptabilisé qu'une fois quel que soit son nombre de connections).
- On dénombre **5562 documents** téléchargés sur le registre dématérialisé.
- Il y a eu 43 contributions du public déposées sur le registre dématérialisé dont certaines avec des pièces jointes. En excluant les doublons, elles contenaient en définitive 172 observations différentes.
- Une quarantaine d'observations ont fait l'objet de réponses lors des 2 réunions publiques.

|                                                                                                      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| La consultation a donc comptabilisé, hors avis des PPA et PPC, un total de <b>212 observations</b> . |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|

- Au cours de la consultation du public qui s'est déroulée pendant 93 jours consécutifs, le commissaire enquêteur a tenu 10 permanences durant lesquelles **10 personnes sont venues le rencontrer**.

A la fin de l'enquête :

- Les registres papier d'enquête clôturés ont été récupérés en mairie de Fos sur Mer où se tenait la dernière permanence, puis à Port Saint Louis et Mas Thibert (Arles).
- Les observations écrites et orales ont été consignées dans un procès-verbal de synthèse qui a été remis en mains propres aux représentants du porteur de projet et commenté, le 2 juillet 2026.
- Un mémoire des réponses au PV a été transmis en retour au commissaire enquêteur le 7 juillet 2026, conformément à la procédure fixée par la loi industrie verte.
- Le rapport et les conclusions en version numérique ont été transmis le 21 juillet 2026 au préfet et au président du tribunal administratif de Marseille.
- Le 24 juillet 2026 une version papier du rapport et des conclusions ainsi que les 3 registres papier, ont été amenés à la préfecture.

## II - Les contributions

### 21- Personnes publiques

Les avis des personnes publiques associées (PPA) montrent que le projet suscite une appréciation globalement favorable ou favorable sous conditions. Les observations portent essentiellement sur des compléments techniques, des précisions méthodologiques et le renforcement de certaines mesures environnementales, sans remise en cause générale du projet.

Les principaux enjeux identifiés concernent : le périmètre de l'évaluation environnementale et les effets cumulés avec les autres projets de la ZIP ; les zones humides, Natura 2000 et les mesures de compensation écologique ; la gestion de la ressource en eau, des rejets et des eaux pluviales ; la sécurité incendie, la mobilité, les infrastructures et l'intégration territoriale ; les aspects énergétiques, climatiques et réglementaires.

Le maître d'ouvrage a répondu à ces observations par trois mémoires en réponse, accompagnés d'études complémentaires et de mesures correctives visant à renforcer la robustesse technique et juridique du dossier.

Les principaux avis peuvent être résumés ainsi :

- DDTM : avis exigeant sur les compensations des zones humides et les mesures ERC, sans rejet du projet.

- MRAe : reconnaissance de l'intérêt industriel et climatique du projet, mais demande d'une approche globale des effets cumulés à l'échelle de la ZIP.
- ARS : avis favorable sur le plan sanitaire, estimant le risque très faible pour les populations compte tenu de l'éloignement du site, tout en soulignant que les effets cumulés restent peu analysés.
- CNPN : avis défavorable en l'état, centré sur la démonstration de la séquence ERC et la préservation durable de la biodiversité, tout en reconnaissant la qualité générale du dossier et la possibilité de lever certaines réserves pour changer l'avis.

Les avis convergent sur un point essentiel : le projet n'est pas contesté dans son principe industriel ni dans ses objectifs de décarbonation, mais la démonstration environnementale doit encore être consolidée. Les réserves portent davantage sur la qualité des compensations écologiques, la gestion des ressources et surtout l'appréciation des effets cumulés avec les nombreux projets de la ZIP, que sur le projet NeoCarb Log lui-même. Le véritable enjeu de l'instruction préfectorale sera donc de juger la robustesse des réponses données par le maître d'ouvrage. Si ces compléments sont jugés convaincants, le dossier disposera d'une base technique solide, même si l'avis défavorable du CNPN restera un élément important dans l'appréciation finale du préfet.

## 22- Réponses du MO aux PPA et PPC :

Le maître d'ouvrage a choisi de répondre au travers de trois mémoires, chacun traitant de façon détaillée les observations des personnes publiques et organismes consultés. Cette organisation entraîne quelques redondances, mais permet une réponse exhaustive.

- Réponse aux services instructeurs et personnes publiques associées : le porteur de projet ne conteste pas les observations formulées. Il apporte des compléments techniques, prend de nouveaux engagements et fait évoluer certains aspects du projet, notamment en matière de prévention des risques, de sécurité industrielle, de compensation environnementale et de suivi. L'objectif est de démontrer la conformité réglementaire du projet tout en limitant ses impacts et en renforçant son intégration territoriale.
- Réponse à la MRAe : le maître d'ouvrage justifie ses choix méthodologiques, complète son dossier par des études et des mesures supplémentaires et confirme une stratégie de développement en deux phases. Il renforce les engagements en faveur de la biodiversité et améliore l'analyse des effets cumulés. En revanche, il maintient son refus d'élargir le périmètre réglementaire du projet à l'ensemble du môle central, qui constitue le principal point de désaccord.
- Réponse au CNPN : le porteur de projet reconnaît les insuffisances relevées et annonce des améliorations significatives, notamment sur les mesures de compensation écologique. Il maintient toutefois la pertinence de ses choix méthodologiques, de l'évaluation des impacts résiduels et de la justification du site retenu. L'objectif du MO est de lever les réserves du CNPN sans remettre en cause les fondements du projet.

Dans l'ensemble, ces trois mémoires traduisent une démarche d'amélioration continue. Le projet évolue au fil des remarques formulées, tout en conservant son économie générale. Le maître d'ouvrage cherche ainsi à répondre aux attentes des autorités consultées et à réunir les conditions d'une décision préfectorale favorable.

Les réponses sont argumentées, documentées et s'accompagnent d'engagements concrets du MO qui cherche à crédibiliser son dossier. La stratégie consiste davantage à compléter et améliorer le projet qu'à en modifier les principes essentiels. Le principal point de divergence demeure le refus d'élargir le périmètre d'analyse au môle central, alors que plusieurs avis invitaient à une approche plus globale. Cette position permet au maître d'ouvrage de préserver le cadre réglementaire de son dossier, mais elle laisse subsister une interrogation sur la prise en compte des enjeux territoriaux à

une échelle plus large. La décision finale dépendra donc autant de l'estimation de la solidité des engagements pris que de l'appréciation de leur capacité à répondre aux réserves encore exprimées.

### 23- Public et associations

L'analyse des 212 observations recueillies lors de la consultation publique montre une évolution marquée des préoccupations du public entre les deux réunions publiques qui marquaient le début et la fin des 3 mois de la consultation.

La première réunion, à vocation essentiellement informative, a permis aux participants de découvrir le projet et d'en comprendre les principaux aspects. Les questions ont porté sur la faisabilité économique, le fonctionnement du projet, les risques, les impacts environnementaux et les conséquences territoriales. Le public cherchait avant tout à vérifier la cohérence, la crédibilité et la maîtrise des impacts du projet.

La seconde réunion témoigne d'une appropriation plus approfondie du dossier. Les échanges se concentrent sur quelques enjeux majeurs : trafic et transports, biodiversité, risques industriels, gestion de l'eau, contribution réelle à la décarbonation, retombées territoriales, cumul des projets industriels et qualité du dialogue avec le maître d'ouvrage. Le débat se déplace ainsi du fonctionnement du projet vers son intérêt pour le territoire et ses conséquences à long terme.

La comparaison des deux réunions met en évidence une montée en maturité du débat public. Certaines préoccupations demeurent constantes (risques, environnement, transports, viabilité économique), tandis que de nouveaux sujets émergent, notamment la gouvernance, l'acceptabilité sociale et la confiance dans le processus de concertation. Les deux réunions apparaissent ainsi complémentaires, conformément à l'esprit de la loi industrie verte : la première favorise la compréhension du projet, la seconde permet un débat plus stratégique sur ses enjeux.

L'analyse des observations du registre dématérialisé confirme cette tendance. Les contributions défavorables, principalement portées par des associations et une partie du public, se concentrent sur les enjeux environnementaux (biodiversité, artificialisation des sols, climat). Les avis favorables, majoritairement émis par des organismes et des acteurs économiques, mettent en avant les bénéfices attendus pour la transition énergétique, l'activité industrielle et le développement économique du territoire.

Les thématiques les plus citées sont :

1. Régularité juridique de la procédure (20)
2. Changement climatique et réduction du trafic aérien (19)
3. Opposition de principe au projet ou aux carburants de synthèse (19)
4. Insuffisance du dossier et information du public (18)
5. Intérêt du projet pour la décarbonation (17)
6. Infrastructures de transport et circulation (15)
7. Risques industriels et sécurité (14)
8. Atteintes aux zones humides, habitats naturels et biodiversité (14)
9. Gouvernance territoriale et effets cumulés des projets (14)
10. Développement économique, emplois et réindustrialisation (13)
11. Consommation d'espace et artificialisation des sols (10)
12. Consommation d'énergie et recours au nucléaire (7)

L'ensemble des observations révèle un débat public qui s'est progressivement structuré et approfondi au fil de la consultation. Les échanges ont évolué d'une phase de compréhension du projet vers une analyse de son utilité, de ses impacts et de son insertion dans le territoire. Les positions favorables et défavorables reposent sur des logiques différentes mais cohérentes : les premières privilégient les perspectives industrielles et économiques, les secondes accordent une priorité aux enjeux environnementaux et aux effets cumulés des projets. Cette évolution témoigne



d'une concertation qui a permis au public de mieux s'approprier le dossier, même si les interrogations sur les impacts et l'acceptabilité du projet demeurent au cœur des préoccupations.

#### 24- Les collectivités

- La métropole AMP constate le respect des règles du PLUi MAMP et du PLU spécifique de la ville de Fos, en notant de plus sa cohérence avec le PLUi Istres Ouest Provence en cours d'élaboration. Au titre de la planification urbaine, la MAMP émet un avis favorable.
- La conseil municipal de Fos-sur-Mer a émis un avis défavorable par 3 voix contre une et 29 abstentions, modéré par une contribution explicative nuancée du maire, intitulée « avis technique », principalement pour des questions de trafic et de retombées territoriales.
- La commune Port-Saint-Louis-du-Rhône a formulé des recommandations sans s'opposer au projet.
- La commune d'Arles n'a pas répondu.

#### 25- Le mémoire en réponse au PV d'enquête

Le mémoire en réponse au procès-verbal d'enquête et de synthèse des observations a été réalisé après les 3 mémoires très détaillés en réponses aux personnes publiques, sur lesquels il s'est appuyé. Il a repris de très nombreux arguments déjà développés, avec un discours constant et répété, donnant l'impression de redondances. Après une introduction rappelant le contexte général, le porteur de projet répond de manière détaillée à l'ensemble des observations du commissaire enquêteur, en apportant des précisions techniques, réglementaires et environnementales.

Le mémoire défend un projet présenté par le MO comme techniquement maîtrisé, conforme au cadre réglementaire et pertinent sur le plan industriel. Les réponses apportées sont globalement convaincantes sur les questions de faisabilité, de sécurité et de conformité.

En revanche, le dossier répond moins aux interrogations relatives à l'acceptabilité territoriale. Le porteur de projet considère que les problématiques d'aménagement global du territoire de Fos-Berre relèvent d'une réflexion collective et ne doivent pas remettre en cause l'évaluation réglementaire de son seul projet, qui doit être appréciée au regard de ses propres caractéristiques et des adaptations réalisées.

L'enquête publique a principalement mobilisé les opposants au projet, notamment des associations et collectifs déjà impliqués lors de la concertation préalable. Leurs contributions, souvent argumentées, dénoncent les impacts sur les zones humides, la biodiversité, les risques industriels, le trafic, les nuisances et les effets cumulés avec les nombreux projets de la zone industrialo-portuaire de Fos.

Cette mobilisation traduit une forte préoccupation des habitants face à l'accumulation des projets industriels et à leurs conséquences sur le cadre de vie, avec un sentiment de faibles retombées locales.

À l'inverse, les acteurs industriels soutiennent le projet, considéré comme une contribution aux objectifs de décarbonation de l'industrie à l'horizon 2050.

Le porteur de projet a fait évoluer son dossier en réalisant des études complémentaires, en prenant de nouveaux engagements et en renforçant certaines mesures d'évitement, de réduction et de compensation. Malgré ces évolutions, des réserves importantes demeurent.

Le principal point de fragilité concerne les mesures compensatoires, dont le potentiel écologique est contesté et dont certaines parcelles apparaissent déjà mobilisées pour d'autres projets, soulevant la question du respect du principe d'additionnalité.

Le mémoire en réponse apporte des éléments de réponse sur les aspects techniques et réglementaires et montre la volonté du MO d'améliorer le projet au fil de la concertation. En revanche, il répond plus difficilement aux préoccupations liées à l'accumulation des projets industriels sur le territoire. Le débat dépasse désormais le seul projet NeoCarb Log et porte sur la capacité du territoire à absorber de nouveaux aménagements. La qualité des mesures compensatoires reste le point le plus sensible du dossier. L'appréciation finale risque donc de moins reposer sur la conformité technique, globalement démontrée, que sur la capacité du projet à convaincre qu'il peut s'intégrer durablement dans un territoire déjà fortement sollicité, sans accentuer les fragilités environnementales et sociales existantes.

### **III – Les conclusions**

Considérant que :

- Une concertation préalable, organisée au titre de l'article L.121-8 du Code de l'environnement, s'est déroulée du 25 novembre 2024 au 20 janvier 2025. Qu'elle a été suivie d'une phase de concertation continue de septembre 2025 jusqu'à l'ouverture de la consultation du public.
- Le projet vise à développer une offre de production et de distribution de molécules bas-carbone afin de répondre aux enjeux de décarbonation, de souveraineté énergétique et industrielle, ainsi que de réduction des émissions issues des transports aérien et maritime. Les objectifs nationaux de décarbonation et de réindustrialisation, n'effacent pas juridiquement les exigences propres à l'autorisation environnementale, qui doit avant tout démontrer le respect des règles relatives aux espèces protégées, aux zones humides et à la séquence « éviter, réduire, compenser ».
- Le projet NeoCarb Log constitue un aménagement partiel d'environ 15% d'un site global de 52 hectares. Les effectifs mobilisés sont estimés à environ 300 personnes durant la phase de travaux et à une vingtaine de personnes lors de l'exploitation en phase NeoCarb Log.
- Dans le cadre de l'étude d'impact, le maître d'ouvrage a mis en œuvre la séquence ERC afin de limiter les incidences du projet sur l'environnement, complétée par des mesures d'accompagnement et de suivi. Des enjeux environnementaux significatifs ont été identifiés, notamment en matière de zones humides et de biodiversité, flore notamment. Des mesures compensatoires sont ainsi prévues, en particulier sur le secteur de l'étang de l'Oiseau à Port-Saint-Louis-du-Rhône, à proximité du projet. Celles-ci jugées insuffisantes doivent encore être travaillées, en particulier pour la prochaine phase d'exploitation.
- L'étude de dangers met en évidence plusieurs scénarii susceptibles de générer des effets au-delà des limites du site (effets thermiques, de surpression ou toxiques). Que le site est classé Seveso seuil haut, en raison des volumes de substances stockées (e-méthanol et des carburants d'aviation durable). Le porteur de projet estime néanmoins que les risques sont maîtrisés au regard des dispositifs de prévention et de sécurité prévus.
- Les impacts liés à l'augmentation du trafic routier induit par le projet nécessitent que les infrastructures routières soient adaptées et dimensionnées aux besoins et au développement de la ZIP, au regard de son rôle stratégique à l'échelle nationale et européenne.

Compte tenu de l'intérêt du projet pour la transition énergétique, des mesures prévues pour éviter et réduire ses impacts, des enseignements tirés de la consultation.

Compte-tenu de tous ces éléments, de ce que j'ai lu, vu et entendu depuis mi-décembre 2025, tout au long de la consultation publique et jusqu'à aujourd'hui, la régularité de la publicité de l'enquête, la complétude du dossier, la conformité réglementaire, la prise en compte des impacts, les mesures d'atténuation proposées, les réponses données par le porteur de projet aux contributions des personnes publiques et du public, **j'estime que :**

- L'examen du dossier, des avis des personnes publiques associées, des observations recueillies au cours des concertations et de l'enquête publique, ainsi que des mémoires en réponse du maître d'ouvrage, fait apparaître plusieurs enseignements convergents :
  - o Le projet NeoCarb Log s'inscrit dans les objectifs nationaux et européens de décarbonation des transports maritime et aérien et participe à la stratégie de réindustrialisation du territoire. Plusieurs avis soulignent sa contribution potentielle à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, au développement de carburants de synthèse et au renforcement de la souveraineté énergétique. Les concertations montrent également qu'une partie du public reconnaît ces objectifs, même si leur mise en œuvre suscite des interrogations.
  - o Le deuxième enseignement concerne les incidences environnementales du projet. Les principaux enjeux identifiés portent sur les zones humides, la biodiversité, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, les besoins en eau et en électricité, ainsi que les risques industriels. Ces thèmes reviennent de manière constante dans les avis des autorités environnementales, des services de l'État, des associations et d'une partie des observations du public.
- Les avis des autorités consultées apparaissent globalement convergents sur plusieurs points.
- La majorité des personnes publiques associées émettent un avis favorable ou favorable sous réserves, les réserves portant essentiellement sur des compléments techniques, des prescriptions ou des mesures de suivi. Les avis défavorables concernent principalement le Conseil national de la protection de la nature et le conseil municipal de Fos-sur-Mer, chacun pour des motifs distincts.
  - o La DDTM a estimé que le dossier a progressé sur plusieurs aspects réglementaires et techniques, mais considère que la démonstration de l'absence de perte nette des fonctionnalités des zones humides demeure insuffisante. Les demandes portent principalement sur la crédibilité des mesures compensatoires, leur équivalence fonctionnelle et leur suivi dans le temps.
  - o La MRAe n'a pas remis en cause le principe du projet, son intérêt industriel ni ses objectifs de décarbonation. Son analyse porte principalement sur l'insuffisante prise en compte des effets cumulés avec les nombreux projets industriels développés sur le môle central de Fos-sur-Mer. Elle estime que l'évaluation environnementale demeure essentiellement conduite projet par projet alors que les incidences concernent un ensemble industriel dont les effets se cumulent sur les ressources en eau, les infrastructures électriques, les zones humides, la biodiversité et, plus largement, sur le territoire. Elle demande ainsi une approche plus globale de ces incidences sans considérer, à ce stade, que ses observations constituent un obstacle juridique immédiat.
  - o L'ARS, pour sa part, a limité son appréciation au seul volet sanitaire. Elle conclut à un impact sanitaire très faible compte tenu de l'éloignement des habitations et des dispositifs de maîtrise des émissions prévus. Son analyse reste toutefois centrée sur le projet lui-même et n'aborde que de façon limitée les effets cumulés avec les autres installations industrielles de la zone.

- Le CNPN a reconnu la qualité générale du dossier et des études naturalistes, mais considère que la démonstration de l'efficacité de la séquence « éviter, réduire, compenser » demeure incomplète. Ses réserves portent principalement sur la justification du choix du site, la recherche d'alternatives, la robustesse des compensations et la garantie du maintien des espèces protégées. Il indique que les compléments susceptibles d'être apportés devront être appréciés par l'autorité décisionnaire.
- Les observations du public et des associations rejoignent largement ces préoccupations. Les débats portent principalement sur la consommation de ressources, les risques industriels, les infrastructures de transport, les compensations écologiques, les effets cumulés et les conséquences du développement industriel de la zone de Fos-sur-Mer. Plusieurs contributions mettent également en avant les retombées économiques attendues, la création d'emplois et l'intérêt de la décarbonation, tandis que d'autres s'interrogent sur les impacts environnementaux et territoriaux de cette réindustrialisation.
- Les trois mémoires en réponse produits par le maître d'ouvrage apportent des compléments techniques, des engagements supplémentaires et plusieurs adaptations du projet. Ils renforcent notamment les mesures de prévention, de réduction, de compensation et de suivi. Le maître d'ouvrage répond point par point aux principales observations formulées par les services et les autorités environnementales. Il maintient toutefois sa position selon laquelle le périmètre réglementaire de son dossier doit rester limité au projet NeoCarb, tout en indiquant prendre en considération les interactions avec les autres projets du territoire.

Au terme de cette analyse, plusieurs constats peuvent être dégagés :

Les objectifs poursuivis par le projet et son intérêt en matière de décarbonation ne sont pas remis en cause par les principales autorités consultées. En revanche, les débats portent essentiellement sur la démonstration de la maîtrise des incidences environnementales, la suffisance des mesures compensatoires, la consommation des ressources, ainsi que sur l'appréciation des effets cumulés avec les autres projets industriels de la zone. Les compléments apportés par le maître d'ouvrage répondent à une partie des observations formulées et conduisent à renforcer plusieurs engagements. Il appartient dès lors à l'autorité compétente d'apprécier si ces éléments permettent de répondre de manière suffisante aux réserves encore exprimées et de procéder à la mise en balance des intérêts publics et des incidences environnementales du projet.

Ce projet a confirmé l'importance du même reproche concernant les effets cumulés, point important relevé et mis en avant par les personnes publiques comme la MRAe et le CNPN, mais aussi une partie des associations et du public. Cette question est centrale. Toutefois, il est à regretter que cette vision élargie ne soit pas régie par un cadre strict imposé d'emblée à tout projet de ce type. Le respect de ce cadre pourrait alors être vérifié en amont de la consultation, dès la phase d'instruction du dossier, pour obtenir la décision de complétude et de régularité du dossier.

Cette question demeurera probablement le principal sujet de difficulté d'appréciation pour le préfet, autorité décisionnaire, qui devra trancher pour l'acceptation ou non de l'autorisation environnementale sollicitée.

Le 20 juillet 2026.

Gabriel NICOLAS  
Commissaire enquêteur